LOS AUTOS
QUE ENAMORARON
A LOS ARGENTINOS

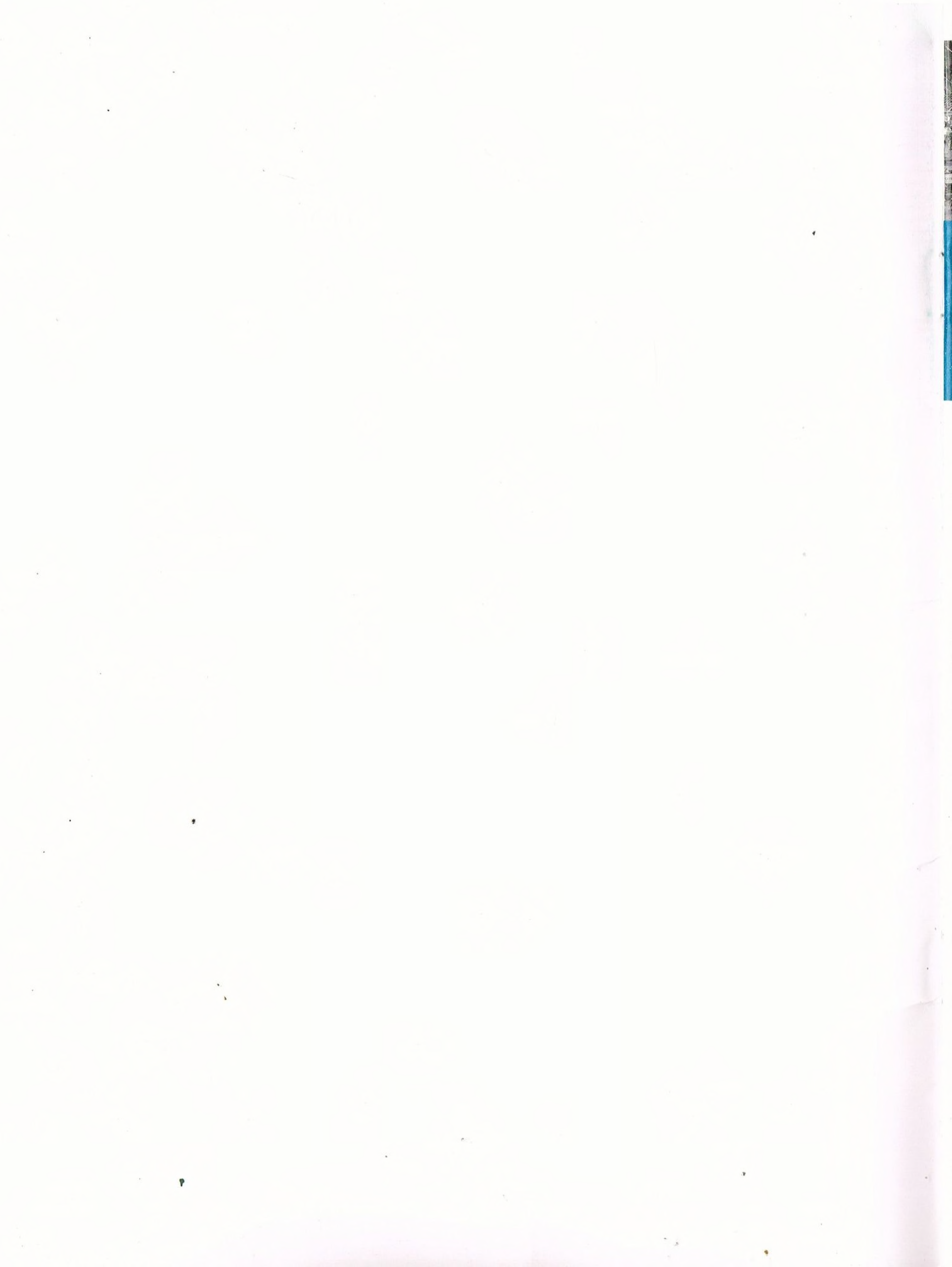
Clarín

03

PEUGEOT 504
EL GRAN FRANCÉS DE BUENOS AIRES



Peugeot 504 SX D
Motor diesel XD2 de 70 caballos. Producido entre 1995 y 1999.





LOS AUTOS
QUE ENAMORARON
A LOS ARGENTINOS

Clarín

PEUGEOT 504



PEUGEOT 504

EL LUJOSO QUE NACIÓ PARA TODOS

Apareció en 1969 para ocupar un lugar en la alta gama de la época. Y sin perder distinción, se volvió muy popular. Es el auto más fabricado en Argentina en el siglo XX. Se vendió durante 30 años.







PEUGEOT 504

Copando caminos y calles argentinas

Sobrevivió a distintas épocas del país y se mantuvo vigoroso en el mercado entre 1969 y 1999. Llegado ese año, nada menos que alrededor de medio millón de unidades habían salido desde las líneas de montaje.



La historia del Peugeot 504 en la Argentina, donde a lo largo de décadas fue aceptado hasta convertirse en uno de los modelos preferidos de sus habitantes, comienza casi al mismo tiempo que salía a la luz en la tierra natal de la marca: Francia. Fue en ese país europeo que este automóvil mediano empezaba a ser fabricado y donde comenzó a mostrarse a los ojos del mundo, porque el Salón de París de 1968 lo tuvo entre sus exponentes más admirados y comentados.
Apenas unos cuantos meses transcurrieron para que el nuevo 504 arribara a nuestras costas, donde tanto habían gustado el 403 y el 404 con el que compartiría espacio en los concesionarios de SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores).
El 504 transitó por la exclusividad de un auto para pocos y también por la popularidad de la que gozaron sólo un puñado de modelos en nuestra rica historia de industria automotriz. Aquél de 1969 fue el primer vehículo de lujo en un tamaño mediano.
Pese a lo que puedan opinar los más puristas, los años en los que operó SEVEL (Sociedad Europea de Vehículos

para Latinoamérica). fueron los más fructíferos del 504 en cuanto a captación de público. Las ventas del modelo no paraban. Sufrían los vaivenes lógicos de las distintas contingencias económicas por las que iba atravesando el país, pero era definitivamente un auto exitoso.

El ejemplar que nos ocupa en estas páginas pertenece a esa época. Es la versión SR II (duró entre 1987 y 1992) y fue fabricado en 1991. Está propulsado por el motor de 1.971 cc de cilindrada que se generalizó en el modelo en toda su existencia. Si bien hubo otras versiones, éste fue el más común. De nombre de código XN1, es uno de las dos versiones existentes en aquel momento (el otro es el XN1A). Las diferencias entre uno y otro principalmente radican en el tipo de carburador y en el correspondiente árbol de levas, de disposición lateral. Como tuvo una existencia tan larga, el Peugeot 504 terminó siendo también uno de los últimos autos en el mercado nacional con tracción trasera, condición que mantuvo hasta el final de sus días. En la década del '70 cambió la forma de sus ópticas delanteras. El público empezaba a preferir los faros de formas cuadradas, de modo que los redondeados pasaron al recuerdo. Algo similar sucedió con las luces posteriores, que fueron achicándose.

NACIÓ SIENDO "AUTO DEL AÑO" EN **FRANCIA Y ARGENTINA**

En el interior las transformaciones también fueron varias. La consola central, otrora opcional, para cuando apareció el SR II que nos ocupa aquí ya venía de serie. Era una época en que los motores debían encenderse, en frío, con la ayuda del cebador, aunque las transmisiones ya eran con marchas sincronizadas por embragues de comando hidráulico.

La caja de cambios de esta unidad es de cinco marchas y, por supuesto, con comando al piso. Es la misma BA7 que había reemplazado a la C3B unos 20 años antes, sólo que ahora sí ya habían agregado un engranaje más (desde la versión GR II venía así). Cuando este SR II salió a la venta aún le quedaban algunos años en el mercado. Ya estaba masificándose, gracias a su precio más bajo, con la transformación en auto de lujo a popular ya definitivamente establecida. Cuando dejó de fabricarse en el último trimestre de 1999, ya estaba en lo más alto del podio de los autos nacionales en cuanto a unidades vendidas. Dejar en los escalones inferiores a modelos como el Ford Falcon o el Renault 12 fue un logro tan importante que no fue superado en el siglo XX.





ESPECIFICACIONES	
Modelo	SR II
Años	1987-1992
Motor	XN1
Cilindrada	1.971 cc
Potencia	100 CV (5.200 r.p.m.)
Transmisión	Manual sincronizada de 5 marchas
Suspensión	Delantera McPherson con resortes helicoidales, barra de torsión y amortiguadores hidraúlicos telescópicos. Trasera con resortes helicoidales, barra de torsión, barra estabilizadora y amortiguadores hidraúlicos telescópicos.
Frenos	Delanteros de discos y traseros de campana.
Velocidad máxima	152 km/h

ÚNICO EN EL MERCADO

La durabilidad del 504 queda reflejada en que fue uno de los últimos modelos que se vendieron con tracción trasera.
Era una época en que la tracción delantera empezaba a masificare.

FIGURA EXTERIOR

Esta berlina mediana se destacó por mantener sus líneas como pocas. Los mayores cambios por fuera estuvieron en los faros: los delanteros pasaron de redondos a rectangulares y los traseros fueron reduciendo su tamaño.











1. Detalle de la óptica trasera. **2.** Una de las llantas típicas del 504, en una época en la que cada modelo las mantenía durante años. **3.** El tradicional techo corredizo de los autos Peugeot. **4.** Sigla identificatoria ubicada en el parante "C". **5.** Su característica trompa, con faros rectangulares (la bandera francesa no era de serie).

EL HABITÁCULO

Ideal para cuatro pasajeros, sin embargo se las ingenió para brindar comodidad hasta a cinco personas, sin envidiar la habitabilidad de otros rivales de mayores dimensiones. No por nada terminó siendo preferido para transporte público, en especial, taxi.





6. Habitáculo delantero. El auto transportaba hasta cinco pasajeros. **7.** Tablero de instrumentos. **8.** Perillas varias. **9.** Palanca de cambios con caja de quinta. **10.** Panel de puerta con comandos manuales de ventanillas.









BAJO EL CAPÓ

El cuatro cilindros inclinado a 45°, con 88 mm de diámetro y 81 mm de carrera, venía de fábrica con un carburador Solex Argelite 34-34 TEIE. Con bloc de hierro y tapa de aleación de aluminio, la relación de compresión es de 8,8:1.

Tres décadas de evolución

El Peugeot 504 fue presentado por primera vez en público en el Salón Internacional del Automóvil de París de 1968. Era una época diferente, cuando los tamaños de los pabellones no eran tan enormes y la cantidad de unidades expuestas, reducida. Sin embargo, el 504 brilló y deleitó los ojos sobre una plataforma rotativa. Pocos meses después, llegaba a la Argentina con el confort de marcha como una de sus mejores cualidades, desde entonces un sello distintivo para siempre de los vehículos Peugeot.

En treinta años el modelo fue cambiando algunos elementos, tanto de diseño como mecánicos, pero jamás su inconfundible línea. La carrocería casi exclusiva fue la berlina de cuatro puertas, que pasó a popularizarse también como taxi, gracias a sus dimensiones y confort. Fue uno de los autos más queridos.



PEUGEOT 504 **XS 1972**

- **Años** 1969-1974
- **Versiónes** normal y de lujo
- **Motor** 1.657 cc y 76 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 150 km/h

Fue el primer 504. Se lanzó en un gran evento social el 22 de agosto de 1969, apenas un año después de salir a la venta en Francia. Fue nombrado "Auto del año" allá y también acá.



PEUGEOT 504 **SE**

- **Años** 1976-1980
- **Versiónes** 2000 SE
- **Motor** 1.971 cc y 96 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 165 km/h

En su nombre llevaba la cifra "2000", por el motor de 2 l de cilindrada. Para muchos el mejor. Tenía carburador Solex de doble boca y una potencia que rozaba los 100 caballos.

PEUGEOT 504 **XSE**

- **Años** 1973-1976
- **Versiónes** XSE
- **Motor** 1.796 cc y 77 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 153 km/h

El motor aumentaba 200 cc su cilindrada y la caja era la flamante BA7, que reemplazaba a la C3B. Traía por primera vez la consola entre los dos asientos.





PEUGEOT 504 **SR**

- **Año** 1980-1983
- **Versión** SR
- **Motor** 1.971 cc y 96 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 177 km/h

En 1980 se conforma SEVEL, una nueva compañía que continuó con la fabricación de los modelos Peugeot en el país. La SR fue una de las primeras versiones que lanzó.

PEUGEOT 504 **CUPÉ**

PEUGEOT 504 **CABRIOLET**

PAREJA MUY ESPECIAL

Las carrocerías cupé y cabriolet representaron los exponentes más refinados del 504 en Europa. Fueron las versiones que incorporaron de serie la inyección de nafta, en la época un sinónimo de altas prestaciones, pero que no llegaron al país. Las pocas unidades que pudieron haber ingresado fueron importaciones particulares.

PEUGEOT 504 **2000 L**

- **Años** 1976-1980
- **Versiónes** 2000 L
- **Motor** 1.971 cc y 96 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 160 km/h

Reemplazando a la XL anterior, era la gama intermedia de la serie 2000. Tenía palanca al volante, butacas reclinables, asiento trasero con apoyabrazos central, alfombra del tipo moqueta, techo corredizo y luneta térmica opcional.





PEUGEOT 504 **TN**

- **Año** 1977-1980
- **Versión** TN
- **Motor** 1.971 cc y 110 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 177 km/h

Versión limitada, salió al mercado para poder correr en el Turismo Nacional. Similar al 2000 SE pero con techo fijo y ópticas delanteras redondas. Venía en celeste y naranja, con franjas blancas en sus laterales.



PEUGEOT 504 **GLD**

- **Año** 1977-1982
- **Versión** GLD
- **Motor** diesel 2.304 cc y 70 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 136 km/h

Venía con el motor Indenor XD2 que duraría muchos años más en actualizaciones posteriores. Debido a su propulsión fue el que inauguró entre los 504 ese sonido especial de los "gasoleros", sobre todo regulando. Su consumo en ciudad era de unos 10 litros cada 100 km.

PEUGEOT 504 **BREAK**

- **Año** 1980-1981
- **Versión** Break
- **Motor** 1.796 cc y 77 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 146 km/h

Hasta su llegada, para obtener un auto familiar se reformaba la carrocería del sedán para convertirlo en rural. En los '80 apareció la verdadera versión familiar, igual a la francesa.



PEUGEOT 504 **GRII**

- **Año** 1983-1987
- **Versión** GR II
- **Motor** 1.838 cc y 99 CV
- **Caja** manual sincronizada de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 150 km/h

La versión GR salió en 1982. Pero no tardó en incorporar, un año después, un restyling. Entre otros detalles tenía: quinta marcha en su caja de transmisión (pasó a denominarse BA7/5), baguetas laterales, de plástico, y paragolpes, entonces más grandes.

PEUGEOT 504 **GRTN**

- **Año** 1985
- **Versión** GR TN
- **Motor** 1.971 cc y 116 CV
- **Caja** manual sincronizada de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 180 km/h

Otra serie limitada y deportiva al estilo del TN. Con cambios mínimos, tenía el conocido motor dos litros, pero con un árbol de levas como el del TN y algunas modificaciones, como en la carburación.



PEUGEOT 504 **SRX**

- **Año** 1990-1992
- **Versión** SRX
- **Motor** 1.971 cc y 108 CV
- **Caja** manual sincronizada de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 166 km/h

Con modificación en el posterior y otro remate en la cola, tenía llantas de aleación y diferentes elementos de confort: alzacristales de comando eléctrico, aire acondicionado y dirección hidráulica.



PEUGEOT 504 **XSD**

- **Año** 1993-1999
- **Versión** XSD
- **Motor** diesel 2.304 cc y 70 CV
- **Caja** manual sincronizada de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 148 km/h

Posee la misma planta motriz Diesel del anterior SRD, aparecido en 1997. Tenía cigüeñal de cinco bancadas, bloc de fundición y tapa de cilindros de aleación de aluminio.

PEUGEOT 504 **XS**

- **Año** 1995-1999
- **Versión** XS
- **Motor** 1.971 cc y 100 CV
- **Caja** manual sincronizada de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 170 km/h

Apareció a mediados de la década del '90 junto a otra versión que compartía letras pero agregada la palabra "Lujo", como aquél primero de 1969. Tenían el mismo motor pero con potencias de 100 o 108 CV.

PEUGEOT 504 **PICKUP**

- **Año** 1981-1999
- **Versión** Pickup GRD
- **Motor** diesel 2.304 cc y 70 CV
- **Caja** manual sincronizada de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 130 km/h

La de la camioneta fue una de las siluetas que más duró, con casi 2 décadas de vida. Comenzó a fabricarse en 1981, con SEVEL, y duró hasta el cese de su producción.

MODELOS FABRICADOS

- PEUGEOT 504
  MOTOR 1.6 (1969-1974)
- PEUGEOT 504 **SL**
  MOTOR 2.0 (1970-1973)
- PEUGEOT 504 **GL**
  MOTOR 1.8 (1971-1983)
- PEUGEOT 504 **E**
  MOTOR 1.6 (1972-1974)
- PEUGEOT 504 **XE**
  MOTOR 1.9 (1973)
- PEUGEOT 504 **XL**
  MOTOR 1.9 (1973)
- PEUGEOT 504 **XSE**
  MOTOR 1.9 (1973)
- PEUGEOT 504 **2000 SE**
  MOTOR 1.9 (1976-1980)
- PEUGEOT 504 **2000 L**
  MOTOR 1.9 (1976-1980)
- PEUGEOT 504 **2000 SES**
  MOTOR 1.9 (1976-1980)
- PEUGEOT 504 **GLD**
  DIESEL XD 2 (1977-1982)
- PEUGEOT 504 **GLS**
  MOTOR 2.0 (1977-1982)
- PEUGEOT 504 **SL**
  MOTOR 2.0 (1977-1980)
- PEUGEOT 504 **TN**
  MOTOR 2.0 (1977-1980)
- PEUGEOT 504 **SED**
  DIESEL XD 2 (1979-1981)
- PEUGEOT 504 **E**
  MOTOR 2.0 (1980-1981)
- PEUGEOT 504 **LS**
  MOTOR 2.0 (1980-1981)
- PEUGEOT 504 **LS AUTOMÁTICO**
  2.0 (1980-1981)
- PEUGEOT 504 **SR**
  MOTOR 2.0 (1981-1983)
- PEUGEOT 504 **GR**
  MOTOR 2.0 1E (1982-1983)
- PEUGEOT 504 **GR II**
  MOTOR 2.0 1E (1983-1987)
- PEUGEOT 504 **GTR**
  MOTOR 2.0 1E (1983)
- PEUGEOT 504 **GRD**
  DIESEL XD 2 (1984-1987)
- PEUGEOT 504 GR **TN**
  MOTOR 2.0 (1985)
- PEUGEOT 504 **SR**
  MOTOR 2.0 (1986-1987)
- PEUGEOT 504 **SR II**
  MOTOR 2.0 (1987-1992)
- PEUGEOT 504 **SRD**
  DIESEL XD 2 (1987-1991)
- PEUGEOT 504 **SRX**
  MOTOR 2.0 (1990-1992)
- PEUGEOT 504 **XSD**
  DIESEL XD 2 (1993-1999)
- PEUGEOT 504 **G**
  MOTOR 2.0 (1995-1999)
- PEUGEOT 504 **XS**
  MOTOR 2.0 (1995-1999)
- PEUGEOT 504 **SL**
  MOTOR 2.0 (1999)
- PEUGEOT 504 **SLD**
  DIESEL XD 2 (1999)

Peugeot La distinción francesa



1896



- **Fundación** 1 de enero de 1896 (se conforma SA de Automobiles Peugeot)
- **Sede** París, Francia
- **Productos** Automóviles, motocicletas, herramientas, elementos de cocina, máquinas de todo tipo.
- **Empleados** 202.100 (fuente: grupo PSA Peugeot Citroën)
- **Ventas de autos** 2,9 millones (fuente: grupo PSA Peugeot Citroën)
- **Facturación** 55,4 millones de euros (fuente: grupo PSA Peugeot Citroën)
- **Tipo** Subsidiaria de PSA Peugeot Citroën
- **Sitio web** www.peugeot.com
- **Lema** Motion & Emotion

Hace más de 200 años la familia Peugeot comenzó a desandar su camino industrial. En 1810 Jean-Pierre y Jean-Frédéric Peugeot dieron el puntapié inicial especializándose en artículos de acero. Son mundialmente conocidos los molinillos y pimenteros de la marca, que al día de hoy siguen comercializándose.

Tras casi 80 años de existencia, en 1889, Peugeot amplía sus horizontes y presenta en la Exposición Universal de Paris de 1889 el Serpollet-Peugeot, un triciclo a vapor, y un año más tarde introdujo uno con motor a combustión.

En 1895 comienza la comercialización del primer utilitario: el Type 13, y para 1900 se alcanzó un ritmo de producción de 500 unidades al año. Para 1910, la marca se inscribe como constructora de automóviles y motos, y tan solo tres años después marca un hito deportivo con una victoria en las 500 millas de Indianápolis de la mano de Jules Goux a bordo de su L56.

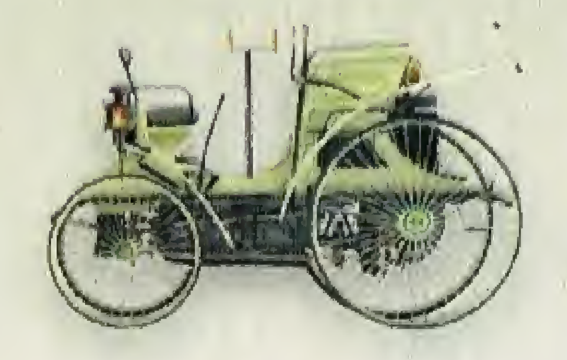
Posguerra

Tras la Primera Guerra Mundial, la década del 20 se inició con la producción del 153 y siete años más tarde abrió sus puertas la histórica planta de Socheaux, mientras que la de Lille comienza la producción de motores diesel.

En 1929 hace su aparición el 201, el primer auto de serie del mundo en contar con ruedas delanteras independientes y el que inaugura el cero en la denominación de los modelos, una tradición que se mantiene hasta hoy en día. Así entre 1932 y 1935 la marca presenta los 301, 601 y 402, y en 1938 el 202.

Antes de entrar en la Segunda Guerra Mundial, la marca coqueteó

OCHO MARAVILLAS EN LA LÍNEA DE TIEMPO



1895

El Type 5, exponente de los primeros Peugeot con motor de combustión.



1921

Por su precio imbatible, el Quadrilette Type 161 fue un auto popular.



1929

El 201 fue el primero en usar el cero como cifra central de un nombre de tres números.



1934

Producido por un par de años, el 601 fue un tope de gama con motor de seis cilindros.

con el mundo de los eléctricos presentando el VLV como solución a los problemas de alza en el precio de los combustibles. Con la guerra finalizada, la marca lanza el tercer exponente de la familia "200", el 203 que presenta novedades mecánicas para le época y le da a Peugeot la marca de 1 millón de unidades producidas.

El año 1955 fue "bisagra" para la marca ya que ésta presenta el 403, el primer exponente de la larga y fructífera colaboración con Pininfarina y del cual vendería más de 1 millón de unidades. También se superan en ese año las 100.000 unidades producidas.

La década del 60 marcó la llegada del 404, otro modelo histórico y el primero con motor francés a inyección. En 1965, un 404 coupé diesel quiebra 40 récords mundiales en Monthléry. Para finales de década se presenta en el Salón de Paris el 504, otro auto icónico. Un año más tarde, en 1969 también lo hace el 304 y las variantes cabriolet y coupe del 504. En 1971 Renault, Peugeot y Volvo desarrollan en conjunto un V6 naftero conocido como PRV, mientras que un año después se presenta el 104, uno de los grandes éxitos de la marca. En la segunda mitad de la década Peugeot lanza los 604 (1975), 305 (1977) y 505 (1979) y alcanza los 10.000.000 de autos producidos en 1976.

Era moderna

El 205 marca un antes y un después en la marca, convirtiéndose en uno de los autos más vendidos. Debido a la situación económica y cómo impactó en su historia, se lo conoce como el "número sagrado". Con su llegada arranca una época prolifera, con dos títulos del campeonato mundial de rally de la mano del 205 T16. Entre 1987 y 1989, Peugeot presenta el 405, con más de 10 versiones nafteras y diesel, y el 605 en el salón de Frankfurt, respectivamente. La década del 90 marca el lanzamiento del 106 en 1991, el 306, en 1993, y su compromiso con la Fórmula Uno en 1994. Ese mismo año se presenta el 806, un monovolumen desarrollado en conjunto con Fiat. En 1996 se alcanzan los 30 millones de autos producidos y junto a esa marca se devela el 406 Coupé y el 206, un clásico contemporáneo. El nuevo milenio recibe nuevas variantes del 206 y el 307. En 2002 se lanza el 807, la Partner y las variantes familiares de 206 y 307. Además se obtiene un tercer título en el campeonato mundial de rally. Tres años más tarde y tras el lanzamiento del 407, el 206 se convierte en el Peugeot más vendido de la historia con más de 5,4 millones. Por el lado de los diesel, ese mismo año se alcanza el millón de vehículos vendidos. En 2006, el 207 llega para suceder al exitoso 206. En 2007 el 308 hace lo mismo con el 307.

ANTES DE LOS AUTOS

EN SUS INICIOS, HACE DOS SIGLOS, PEUGEOT SE DEDICÓ A OTROS PRODUCTOS INDUSTRIALES.



MÁQUINAS DE COSER
El producto de hierro fue una oportunidad en la segunda mitad del siglo XIX. Este es un ejemplo de los mecanismos para hacer las tareas diarias más sencillas y rápidas.



MOLINILLOS DE CAFÉ
Referente de la época de los primeros grandes éxitos de Peugeot, era el ensamblaje de un engranaje metálico de Terre-Blanche en una caja de haya o nogal de Belchamp.



HERRAMIENTAS
Corría 1810 cuando el nombre Peugeot comenzó a ser reconocido en herramientas. Luego presentadas en cajas contenedoras, fueron sus primeros productos.



BATIDORAS
En una época posterior, la ayuda a las amas de casa pareció preocupación permanente de Peugeot, encontrando en las batidoras uno de sus aportes.



1935
Señorial en su época, el 401 Eclipse fue el primer cabriolet con techo rebatible.



1942
El VLV, microcar eléctrico, propulsión impuesta por las fuerzas invasoras alemanas.

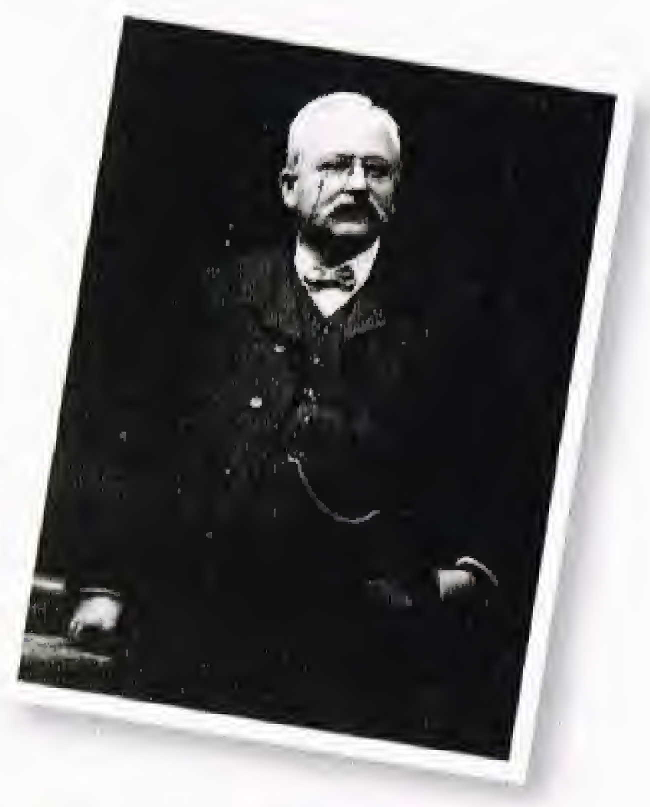


1948
Primer modelo totalmente nuevo de posguerra, el 203 inauguró la estructura monocasco.



1965
La introducción del 204 supuso el primer auto con tracción delantera de la marca.

Armand **Peugeot**



Peugeot es el apellido de una tradicional familia francesa que en el siglo XVI se dedicaba a su molino ubicado en Montbeliard. Con el paso de los años fueron cambiando de rumbo. Primero, fabricando hojas de sierra y mecanismos de relojería. Después, realizando una multitud de herramientas y objetos, como los molinillos de café y pimienta y las máquinas de coser. A partir de 1886 comenzaron la fabricación de bicicletas y motos.

A fines del siglo XIX fue Armand Peugeot (foto arriba), un joven ingeniero, quien sobresalió en la familia. En 1891 fabricó su primer automóvil: el Type 2, un biplaza equipado con un motor Daimler. Y en 1896 creó la Societé Anonyme des Automobiles Peugeot.

▶ *Arriba, Eugene y Armand Peugeot; abajo, Alfred Fallat (cuñado de Armand), Pierre Peugeot y Alfred Bovet.*



▶ ***50 MILLONES***

Ésa es la cantidad de automóviles fabricados que Peugeot alcanzó en junio de 2008. La unidad exacta fue un 308 SW que salió de la línea de montaje de la planta francesa de Sochaux.



▶ ***PAPAMÓVIL***

El papa Juan Pablo II utilizó esta particular unidad del modelo 504 en una visita a Francia en 1988. Está basado en una pick-up y tiene cristales blindados.

EVOLUCIÓN DEL LOGOTIPO



LEONES DE DOS RUEDAS

PEUGEOT FABRICÓ DE TODO, INCLUSO BICICLETAS Y MOTOS, DESDE SUS INICIOS HASTA NUESTROS DÍAS



GRAND BI

La primera bicicleta fue el resultado de la decisión tomada por Armand Peugeot en 1885 de diversificar su producción, con la intención de mejorar lo hecho en Inglaterra. Su rueda delantera tenía hasta dos metros de diámetro.



TRICYCLE

También con tracción humana, este modelo representaba la alta gama del Gran Bi. A diferencia de aquél, tenía una cadena que movía las dos ruedas traseras. Valía entre 500 y 600 francos de la época.



P50



La transición entre la bicicleta y la motocicleta fue el velomotor, un invento de Peugeot. Corría la década del '30 del siglo XX y el P50 fue el de la "explosión popular", con 8.000 unidades producidas al año.



SCOOTER S55

Estos vehículos de dos ruedas más urbanos y de uso diario fueron furor en los distintos países europeos en la posguerra. Peugeot fue el fabricante de las versiones francesas más reconocidas. El S55 se empezó a vender en 1953.

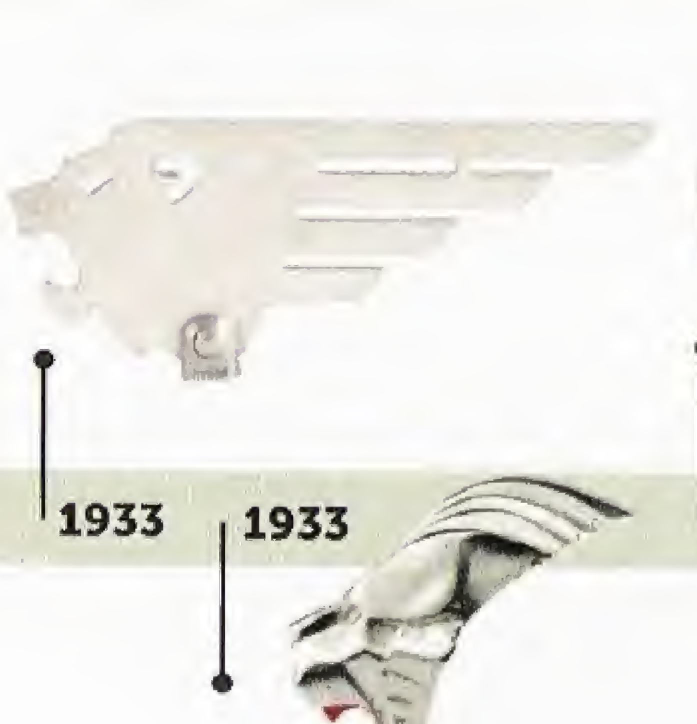


356 TB

Ya una motocicleta hecha y derecha, tenía un motor bicilíndrico de dos tiempos de 340 cc de cilindrada. Su producción apenas duró menos de un lustro en la segunda mitad de los años cincuenta, pero dejó su huella.

CON EL SELLO PININFARINA

Peugeot y el famoso carrocero italiano Pininfarina han estado trabajando juntos desde 1951, cuando la marca francesa decidió llamar a una casa independiente para que diseñara el 403. El objetivo era claro: crear un estilo distintivo y duradero. Se optó por Pininfarina, una casa de diseño con una reputación internacional establecida para un estilo que combinaba el clasicismo, la inventiva y la personalidad.
El nuevo modelo de Peugeot, que salió a la venta en 1955, superó todas las expectativas. Millones de unidades fueron producidas, una cifra inimaginable para la época.
La colaboración de Pininfarina con Peugeot se extendió. En los '60, época de las cupés y los descapotables, la casa de diseño creó las líneas del 404 Cabriolet, uno de los vehículos franceses más bonitos de la década. Y los éxitos siguieron con otros modelos como los 204, 504, 205, 306 y el distinguido 406 Cupé.



1933 1933



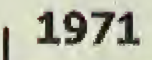
1960



1961



1968





1971



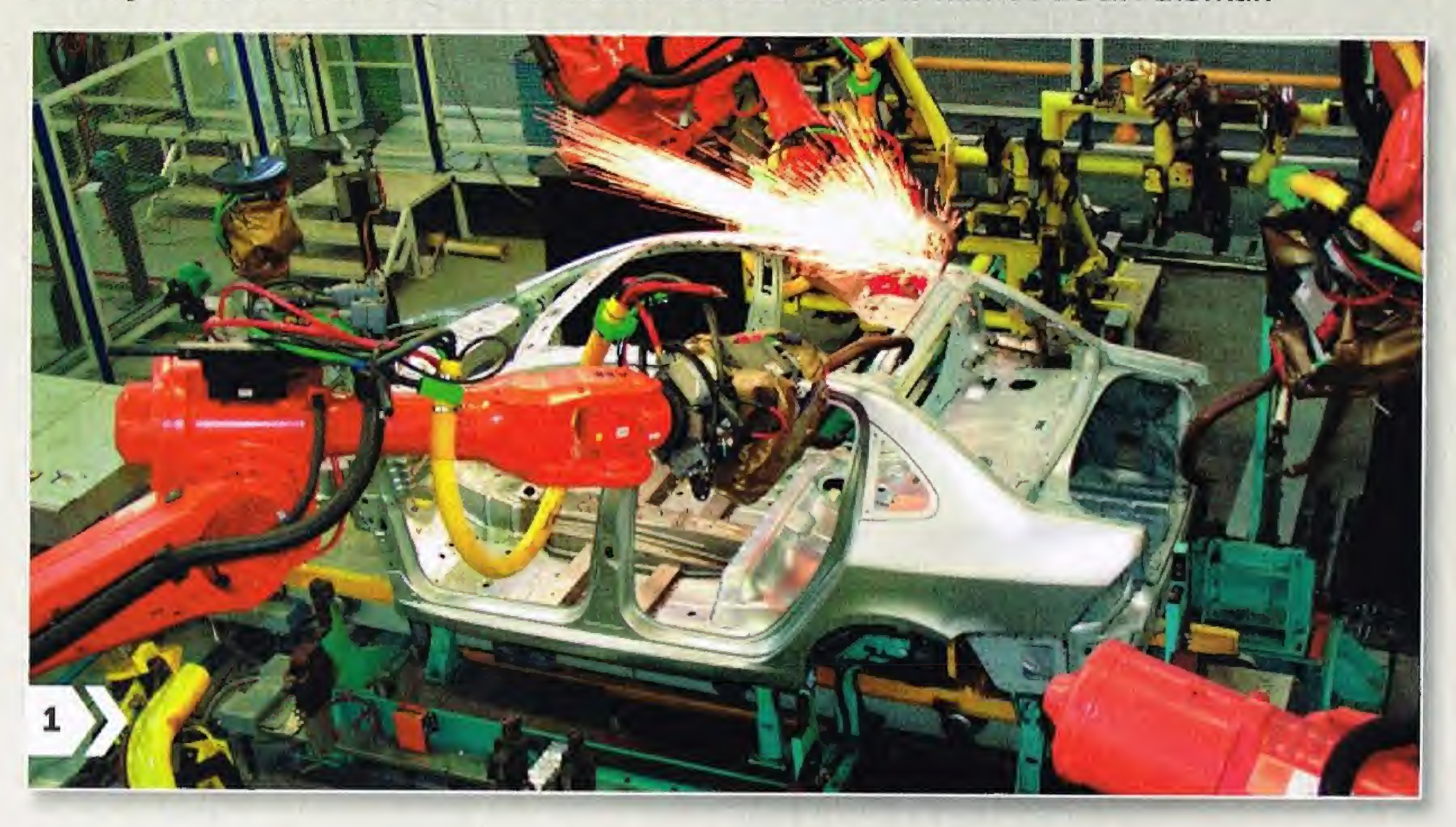
1975



2008

Pasión de los argentinos

Somos el cuarto país del mundo que más autos Peugeot compra, sólo detrás de Francia, China y Gran Bretaña. Una tendencia alimentada desde la fábrica de El Palomar.


1

Al igual que la mayoría de las marcas que hoy cuentan con una larga trayectoria como fabricantes en el país, los primeros Peugeot que circularon por la Argentina arribaron de la mano de importadores que trajeron modelos desde Francia. Los primeros registros apuntan al modelo 57: llegaron al país 4 de las 149 unidades que se fabricaron, y una de ellas, que data de 1903, está en el museo del Automóvil Club Argentino. También la competencia sirve como impulsora de la llegada de nuevos modelos al inicio del siglo XX, pero el impulso real empieza a darse después de la Primera Guerra Mundial.

El primer indicio de instalación seria se dio a principios de los años 20, con SIAPA (Sociedad Importadora Automóviles Peugeot Argentina) y para promocionar la llegada de la firma también se apeló a la competición: un equipo oficial Peugeot participó en la carrera "Buenos Aires-Bahía Blanca-Buenos Aires", con tres 201. La serie 2 fue la primera que tuvo repercusión en el país, sobre todo con la llegada de los modelos 202 y 203, también en el interior del país. De todas maneras, en esa época (años 30 y 40), los niveles de ventas eran todavía bajos. El auto estaba lejos de ser un bien "popular", y una marca como Peugeot estaba todavía más lejos de esa idea de masividad.

Fue el 403 el que comenzó a cambiar la historia, un sedán de categoría que se vendió desde 1956 y que llegó a ensamblarse en el país algunos años más tarde. Esa planta de Berazategui, que había instalado SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores) se ocuparía también de la fabricación del 404, otro modelo que consolidó la imagen de marca de Peugeot en la Argentina, ya sí con niveles de producción que lo ubicaban entre los más vendidos del país. SAFRAR también se ocuparía del lanzamiento del 504, en 1969, pero la siguiente gran novedad en el país estaría dada por la llegada de SEVEL (Sociedad Europea de Vehículos para Latinoamérica), una sociedad que se gestó en Europa en 1978 y que comenzó a funcionar en Argentina en 1980.

Además de Peugeot, SEVEL se ocuparía de la fabricación de modelos de Fiat (el 125 y el 128 Super Europa, Regatta, Duna), en la planta de El Palomar que hoy sigue siendo el centro de producción de la marca francesa. Esa compañía concentró más del 40% del mercado y fue el líder de la industria automotriz.

Pero la sociedad se separó en 1995 y en Argentina Peugeot siguió operando a través de la casa matriz, conocida como PSA, sociedad que agrupa a las marcas francesas Peugeot y Citroën, que terminó de radicarse en 1999. Actualmente, en El Palomar se producen los Peugeot 308, 207 Compact y el 408, heredero de la tradición de sedanes de categoría que siempre representó a la marca.





▶ **CENTRO DE PRODUCCIÓN**
*La planta de PSA Peugeot Citroën está totalmente robotizada **(1)**, aunque para ciertas tareas no hay como las manos humanas **(2)**. En la vista aérea **(3)** se aprecia la magnitud de la planta de El Palomar, ubicada en la provincia de Buenos Aires.*

DOS GRANDES MODELOS

PEUGEOT **201**

El 201, denominado así por el número del proyecto, podría haber sido el 629 si se hubiera respetado la nomenclatura usada hasta entones: "6" por sus CV y "29" por el año. Fue el primer gran modelo de la marca.

PEUGEOT **202**

Era un hermano menor del 402, manteniendo una figura casi idéntica a aquél. Esta silueta tan aerodinámica le permitía rozar los 100 km/h, una velocidad destacable para un auto de la preguerra que siguió vendiéndose luego de la Segunda Guerra Mundial.



Carlos Rivero Haedo
(hijo del primer importador de la marca en la Argentina)

"Llevo a Peugeot en el corazón"

A la marca la quiero desde muy chico, cuando mi padre, Rodolfo, comenzó a traer desde Francia el 403. Lo hizo junto con José María Millet, con quien formó DAPASA. Yo tenía 12 años cuando en el '57 él nos llevaba a mi hermano y a mí a lo que hoy es Puerto Madero para recibir a los autos. Recuerdo que se bajaban de los barcos atados con unas redes en las ruedas. Salían de la bodega y eran remolcados por una pick-up llevando de a tres autos. Con mi hermano solíamos manejar la fila, así que fue todo muy emocionante para mí.

La época en la que empezaron a fabricarlos en Berazategui, en 1960, fue cuando también me emocionaba con los triunfos de Alberto Rodríguez Larreta (Larry), Ernesto Santamarina o José Migliore, entre otros, en los Grandes Premios. Pero me quedó grabado cuando en agosto del '69 fue presentado el 504 fabricado en el país. Impresionaba porque era un modelo nuevo que en Europa había salido un año antes, y acá lo compraban personajes del mundo del espectáculo y del deporte. Todos los modelos Peugeot son muy queridos para mí, pero el 504 fue especial, porque fue mi primer cero kilómetro en el '71 y también porque corrí varias carreras.

Nunca pensé que la historia seguiría así, con Argentina siendo uno de los cinco mercados más importantes para Peugeot en el mundo. Ahora siento que mi padre, consultor para la casa central durante muchos años, fue uno de los precursores de todo eso. No me quedó recuerdo fotográfico de esos momentos, pero sí los tengo grabados en la memoria y en el corazón.

Los modelos en nuestro país

Si bien a nuestro país los primeros Peugeot llegaron al comenzar el siglo XX, fue a mediados del mismo cuando la marca quedó instalada dentro de nuestras fronteras. Aquellos primeros 201 y 202, con carrocerías cuadradas indistinguibles y motores que no llegaban a los diez caballos de potencia, quedaban en el grato recuerdo cuando apareció el 403, el primero de la "era moderna" de la marca del león en la Argentina.

Luego vino el 404 y poco después el 504, con una historia de por sí ya muy vasta y perdurable. Muchos otros pasaron en el medio, de distintos segmentos y tamaños (como el exitoso 206) hasta llegar al 208 de 2013, la presentación más importante de la marca en la última década y media.

◀ 403

- **Años** 1956-1964
- **Motor** 1.468 cc y 65 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 137 km/h

Argentina comenzó su importación un año después de su aparición en Europa. El auto fue tan exitoso que la casa matriz (DAPASA) le otorgó a una empresa local (IAFA) la licencia para armarlo. Una de sus cualidades era que regulaba la temperatura sin empañar los cristales.

▼ 404

- **Años** 1962-1980
- **Motor** 1.618 cc y 72 CV
- **Caja** manual sincronizada de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 152 km/h

Se lanzó para complementar al exitoso 403. Para promocionarlo, Peugeot le entregó una unidad al piloto Oscar Cabalén, con la que recorrió 19 mil km por todo el país. Tuvo su versión con motor diesel, la familiar y la pick-up, pero la más recordada por los amantes de las carreras es la Grand Prix, la deportiva que traía palanca de cambios al piso.



▲ 505

- **Años** 1981-1995
- **Versión** SR Injection (1986)
- **Motor** 1.971 cc y 113 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 176 km/h

Se convirtió en referente de los segmentos superiores. Fue uno de los primeros modelos que SEVEL produjo en el país, pasando a ser con el tiempo el vehículo de alta gama de las dos marcas que representaba: Peugeot y Fiat. Con el confort de marcha como baluarte, tenía suspensión trasera independiente y discos de frenos en las cuatro ruedas. En 1983 apareció el 505 nacional con caja de quinta y en 1986 el modelo trajo como novedad al país el sistema de inyección.

◀ 405

- **Años** 1992-2001
- **Versión** SR (1992)
- **Motor** 1.905 cc y 110 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 187 km/h

Comenzó siendo importado desde Francia en su versión SRi, propulsado por un motor naftero de 123 CV de potencia. Pero en 1992 SEVEL inició su producción local, llamada SR y a la que luego se le sumó la GR. Tras las posteriores SRi y GRi, en 1997 llegó el motor diesel, en la versión GLD. El arribo del 406 marcó su final.

▼ 205

- **Años** 1995-2000
- **Versión** GTI (1994)
- **Motor** 1.905 cc y 130 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 195 km/h

Otro de los autos importados desde Francia que tuvieron éxito en el mundo. Venía en carrocerías de tres y cinco puertas, y con motores nafteros (GL y GTI, el deportivo) y diesel (GLD).



▲ 306

- **Años** 1995-2002
- **Versión** XR (1995)
- **Motor** 1.762 cc y 103 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 181 km/h

Arrancó su producción en 1995, cuando todavía salían de la planta de El Palomar el 504 y el 405. Las siluetas producidas eran la de cinco puertas y el sedán de cuatro. El hatchback de tres puertas, el familiar y el cabriolet venían importados.

406 ▶

- **Años** 1997-2005
- **Versión** Coupé
- **Motor** V6 2.946 cc y 194 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 228 km/h

Un referente de su época, obra del genial Pininfarina. Tuvo versión sedán, pero la cupé fue lo mejor. Tuvo motores de cuatro cilindros, V6 (Coupé) y hasta turbodiesel HDi.





◀ 206

- **Años** 1999-2012
- **Versión** 1.4 (2002)
- **Motor** 1.361 cc y 75 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 169 km/h

Fue el primero que el grupo PSA Peuget-Citroën comenzó a producir en El Palomar luego de tomar las operaciones de manos de SEVEL. El modelo nunca tuvo un sedán, ya que siempre fue ofrecido en siluetas hatchback de tres y cinco puertas, familiar (SW) y cabriolet (CC). Por una cuestión de posicionamiento de mercado, en 2008 salió una versión remozada que cambió su nombre a 207 Compact. Ya no se produce más.

Partner ▶

- **Años** 1998-actualidad
- **Versión** Nafta 1.4 (2010)
- **Motor** 1.360 cc y 75 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 150 km/h

Utilitario liviano lanzado en 1996. Viene en versiones furgón y de pasajeros, también con estilo especial denominada Patagónica. Tuvo distintas versiones de motor: nafteros 1.4 de 74 CV y 1.6 de 110 CV. Entre los diesel, el 1.9 de 71 caballos fue luego remplazado por HDi de 90 CV. Se rediseñó en 2010.



◀206 SW

- **Años** 1999-2008
- **Versión** 1.6 nafta (2005)
- **Motor** 1.587 cc y 110 CV
- **Caja** Tiptronic secuencial de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 184 km/h

Los "SW" son los modelos que eran conocidos como rurales. Son los familiares que, en este caso, corresponde a los compactos, aunque también hubo ejemplares en la gama del más grande 407. El 206 SW se fabricaba en Brasil y, cuando se pusieron de moda en la región, tuvo también su propia versión "aventurera".

▼ 407 Coupé

- **Años** 2006-2009
- **Versión** V6 3.0 (2006)
- **Motor** 1.946 cc y 210 CV
- **Caja** Tiptronic secuencial de 6 marchas
- **Velocidad máxima** 235 km/h

Unos de los autos más elegantes de la marca en el país, pero con poca vida. Uno de sus problemas fue que, si bien estaba bien equipado, su precio era elevado. El otro fue que se lo quiso hacer competir con autos alemanes de alta gama.





▲ 307

- **Años** 2004-2010
- **Versión** Sedán 2.0 Tiptronic (2006)
- **Motor** 1.997 cc y 143 CV
- **Caja** Tiptronic secuencial de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 203 km/h

Luego de la crisis de 2001, este modelo se ubicó con éxito en el segmento de los medianos, principalmente en versión hatckback. Al sedán, aparecido en 2006, le costó más atraer al público. El cliente ya prefería a los medianos sin baúl.



◀ 207 Compact

- **Años** 2008-actualidad
- **Versión** 1.9 D
- **Motor** diesel 1.868 cc y 70 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 161 km/h

Tiene una estética diferente al 207 europeo. En nuestra región fue lanzado en 2008 con el agregado de la palabra "Compact", para diferenciarlo de aquél. Sucesor del 206 en la gama de los compactos, las versiones hatchback se fabrican en la Argentina, mientras que el sedán de cuatro puertas desde 2009 viene de Brasil. Pronto lo reemplazará el 208.

▶ 408

• **Años** 2010-actualidad	• **Motor** 1.997 cc y 143 CV
• **Versión** 4 puertas 2.0N (2012)	• **Caja** Tiptronic secuencial de 5 marchas
	• **Velocidad máxima** 210 km/h



Fue la continuidad del 308 tricuerpo y el primer modelo de Peugeot en muchos años que empezara con el número "4" (el último había sido el 405). A diferencia del modelo al que sucedió, éste nació como un sedán complementario del 308 cinco puertas. Fabricado en la Argentina, su misión es competir en el segmento de los medianos de gama superior. Viene con motor naftero 2 litros y con un HDi 1.6 de 115 caballos.



▲ 308

• **Años** 2011-actualidad	• **Caja** Tiptronic secuencial de 6 marchas
• **Versión** Sport (2012)	
• **Motor** 1.598 turbo y 163 CV	• **Velocidad máxima** 207 km/h

La primera versión de este modelo en el país fue la cabriolet, denominada CC. Un año después comenzó la producción local del hatchback, únicamente en cinco puertas y con dos motores nafteros 2.0 (143 y 163 CV) y un HDi: 1.6 de 115 CV. En 2012, para complementar la oferta en el alto de gama, donde la marca intenta destacarse en cada segmento, empezó a venir desde Francia el GTi, propulsado por un THP (turbo) de 200 caballos. Se complementa con el 408, que ocupa el espacio del mediano sedán.

▼ Hoggar

• **Años** 2011-actualidad	• **Caja** Tiptronic secuencial de 4 marchas
• **Versión** 1.6	
• **Motor** 1.587 y 106 CV	• **Velocidad máxima** 177 km/h

La primera pick-up fue la T4B basada en el 403, a la que le siguió tal versión del 504, en 1983. La actual es una camioenta liviana que llegó para complementar la oferta del segmento mediano compacto. Fue desarrollada exclusivamente para el Mercosur, siendo fabricada en Brasil, y toma elementos del 207 Compact y del Partner, sobre todo en la suspensión trasera, para poder soportar el peso de la carga. Viene con únicas opciones de motor y caja pero con dos niveles de equipamiento.





◀ 208

• **Años** 2013	• **Caja** manual de 5 marchas
• **Versión** Allure y Feline	• **Velocidad máxima** 195 km/h
• **Motor** 1.587 cc y 115 CV	

"El 208 es la presentación más importante de Peugeot de los últimos 15 años." Con esa frase la marca lanzó en la Argentina un auto que no hace más que enamorar, como el 504 y sus predecesores. Viene con dos versiones de motor, 1.5 de 90 CV de potencia y 1.6 de 115, y transmisión manual. Con tablero y volantes muy especiales, este cinco puertas intenta golpear desde el diseño.

RALLY MUNDIAL: REINO DE FINLANDESES

Peugeot ganó cinco títulos de constructores (1985 y '86 con el 205, y entre 2000 y 2002 con el 206) y cuatro de pilotos: Timo Salonen y Juha Kankkunen con el 205 y Marcus Gronholm con el 206. Una sociedad perfecta entre franceses y escandinavos.





▶ TIMO SALONEN.

PEUGEOT **205 T16**

En 1985 y 1986, Peugeot se coronó campeón mundial de rally con uno de sus chicos mimados: el 205 T16, considerado como uno de los autos más revolucionarios del Grupo B y del Rally Mundial. Su innovación mecánica llevó a otras marcas a replantearse sus proyectos deportivos y hasta el diseño de sus modelos.



▶ MARCUS GRONHOLM.

PEUGEOT **206 WRC**

El modelo elegido para regresar al Rally Mundial fue el 206, cuya versión WRC estuvo lista para el campeonato de 1999. Entre 1999 y 2003 logró tres campeonatos de constructores y dos de pilotos, ambos ganados por Marcus Grönholm. Durante su periodo de competencia, el 206 WRC tuvo cuatro evoluciones y logró un total de 24 victorias y 65 podios.



Barquette 404

Durante diez días de 1965, esta versión especial con motor diesel batió 40 récords internacionales de velocidad y resistencia en el autódromo de Monthléry. Uno de ellos, 10 mil kilómetros a un promedio de 160 km/h.

INTENTOS EN LAS 24 HORAS DE LE MANS



La historia de Peugeot en Le Mans data de 1926, cuando se presentó con el 174 S. Recién logró ganar en 1992 con su modelo 905, repitiendo la hazaña en 1993. Tras 15 años de ausencia, la marca volvió a las pruebas con el 908 HDI FAP (foto), un diesel con el que intentó romper con el reinado de Audi. Se impuso en 2009 y fue segundo en 2008 y 2010. Su última participación fue en 2011. Proeza: en 1988 el P 88 marcó récord de velocidad en las rectas de Hunaudieres, con 405 km/h.

LOEB VUELA EN PIKES PEAK



La marca francesa ha escrito una nueva historia en la tradicional competencia estadounidense Pikes Peak International Hill Climb, pero esta vez nada más ni nada menos que con Sébastien Loeb, el nueve veces campeón mundial de rally con Citroën. A bordo del 208 T16 PikesPeak, el piloto francés completó los 20 kilómetros y 156 esquinas del circuito en 8min 13' 878s, superando el récord de Rhys Millen en 2012 (9min 46' 164").

PEUGEOT EN EL **AUTOMOVILISMO NACIONAL**

Peugeot ha sido uno de los grandes animadores en la historia del automovilismo deportivo nacional, en categorías como el Turismo Nacional y TC 2000.

Con el 403, Peugeot comenzó a escribir su larga historia deportiva en la Argentina, porque fue el auto protagonista de los Grandes Premios Standard de las décadas del 50 y 60, de la mano de José "Pepe" Migliore, Ernesto Santamarina, Julio Otamendi y Alberto "Larry" Rodriguez Larreta, entre otros.

En la década del 60, considerada la época de oro del automovilismo deportivo argentino, los 404 fueron los principales protagonistas. Su gran éxito deportivo catapultó las ventas y convirtió en leyenda el slogan publicitario de aquel momento: "Peugeot 404, la calidad que no se discute". En 1963 nació el primer equipo oficial Peugeot integrado por cuatro 404 y tres 403, que protagonizó carreras épicas.

En la década del ´70 surgió el Turismo Nacional y apareció el Peugeot 504 representado por Carlos Garro, Francisco Mayorga, "Pancho" Alcuaz y Osvaldo "Cocho" López, entre otros, manteniendo en alto el espíritu deportivo triunfal. El 504 TN se presentó en 1977 y se fabricaron 501 unidades para ser homologado. En 1979 Osvaldo "Cocho" López se consagró campeón del Torneo Presentación del TC2000.

Luego fue el turno de Juan María Traverso. "El Flaco" integró el equipo Peugeot Sport en 1995 y, con el 405, logró el título.



PEUGEOT ONYX

Piedra preciosa

Un híbrido moderno, liviano y potente es lo que la marca imagina para un mañana en el que los autos deberán ser más económicos y más amigables con el medio ambiente.

Suele suceder que la belleza es el horizonte que persiguen los diseñadores a la hora de desarrollar un prototipo. El Peugeot Onyx no es la diferencia, ya que desde su génesis se lo tiñó de una impronta agresiva y filosa, respetando los cánones estilísticos de la marca.

Pero en una industria que está virando hacia nuevas tecnologías y recursos, los paradigmas cambian. Por eso no sorprende que la innovación se haya extendido al resto del vehículo.

Su carrocería está compuesta por diversos materiales, muchos de ellos concebidos con la técnica del reciclaje. Las puertas fueron realizadas íntegra y artesanalmente en bronce, mientras que el resto de la carrocería está realizado en fibra de carbono en tono mate, consta de tan sólo doce piezas y pesa apenas 100 kg.

Tanto la trompa como la cola destilan agresividad, y están inspiradas en el mundo felino. La luneta le rinde homenaje al RCZ, con la característica doble burbuja presente en el modelo de producción.

Peugeot Sport estuvo a cargo de la motorización del Onyx: diversión asegurada. Bajo la coraza se encuentra un V8 HDi de 3,7 litros que desarrolla 600 CV transmitidos a las ruedas traseras mediante una transmisión secuencial de seis velocidades.

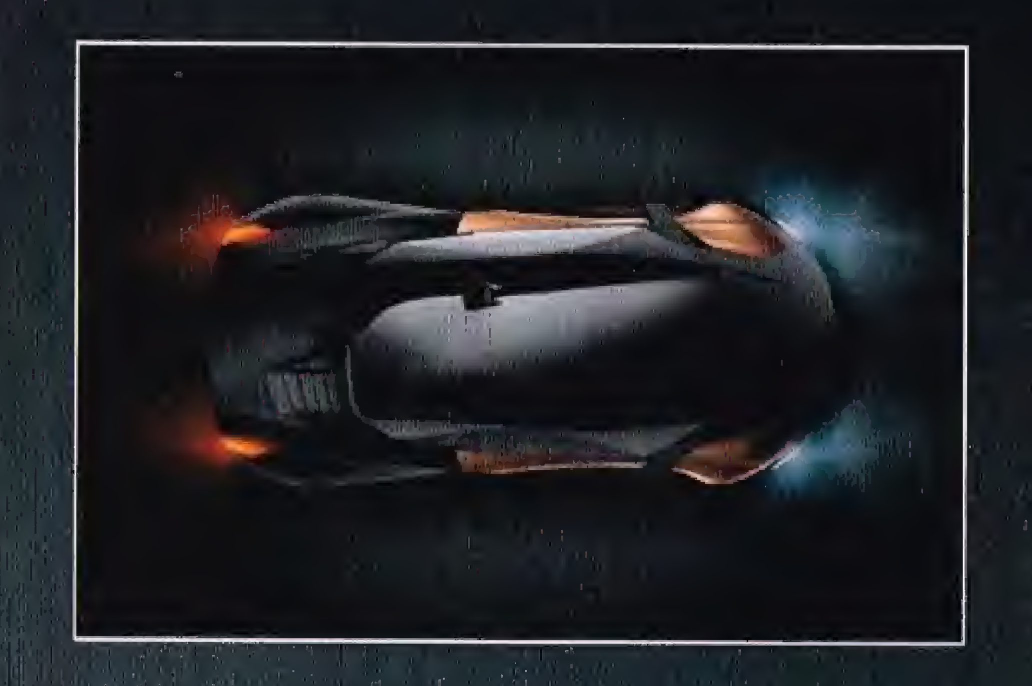
Con 4,65 metros de largo, 2,20 de ancho, 1,13 de alto y sólo 1.100 kg de peso total el Onyx presenta medidas ideales para un superdeportivo, con una relación peso potencia de 2kg/CV.

La vida a bordo sigue la línea exterior. El habitáculo está realizado en una sola pieza, sin costuras y eleva los estándares de confort y seguridad a base de equipamiento específico.









ESPECIFICACIONES	
Motor	V8 y eléctrico
Cilindrada	3.7
Tipo	Diesel common rail
Potencia	600 CV
Tracción	Trasera
Transmisión	Secuencial de seis marchas
Medidas	4,65/2,20/1,13
Peso	1.100kg.
Coeficiente aerodinámico	0.30cx
Neumaticos	275/30/20" adelante, 345/30/20" atras





El tablero es un claro exponente de la responsabilidad ecológica de la marca, ya que se construyó utilizando papel de diario reciclado. La consola se diseñó íntegramente en fibra de vidrio de alta resistencia y durabilidad. Integrado a la consola se encuentra un head up display (HUD) donde se puede visualizar toda la información del auto. El dato de color lo aporta la grabación de una película ¿Cómo? Sí, Peugeot montó una cámara de video entre los asientos que captura lo que pasa dentro del habitáculo para luego proyectarlo en una tableta ubicable en la consola central.

URBAN CROSSOVER CONCEPT



EL ÚLTIMO ESCALÓN

2008 Concept

Un concept car puede ser un vehículo muy idealizado y futurista, o bien un automóvil muy similar a los que ya están recorriendo las calles. Los primeros sirven para dar una muestra de a qué le está apuntando la marca para desarrollar su porvenir, mientras que los segundos son el paso inmediatamente anterior a su instalación en los salones de ventas de los concesionarios. Los dos modelos mostrados en esta página son muestras quizás de uno y otro ejemplo.

El Urban Crossover Concept fue el primer bosquejo de una nueva raza de vehículos que nació en Latinoamérica, más precisamente en el Mercosur. Se trata de los SUV compactos de plataforma B, aquella en la que se encasillan a los vehículos más vendidos en los mercados de cada país. Su popularidad radica en que su carrocería, esbelta y alta, es vista por el usuario como una versión más pequeña del utilitario deportivo que siempre soñó y no tuvo dinero suficiente para comprar. El 2008 Concept, presentado en el Salón de París de 2012, es entonces la carta que Peugeot tiene en la manga. La sacará en 2014, cuando comience su producción a nivel global.









806 RUNABOUT
AUTO AL AGUA

En 1997 Peugeot sorprendió al mundo con un concept car muy particular. El 806 Runabout, hoy una pieza de museo, es ejemplo de uno de esos experimentos que las marcas suelen hacer para ver las reacciones del público ante algo con lo que no espera encontrarse. Fue toda una revolución este vehículo con ruedas y configuración de automóvil pero con carrocería semejante a un casco de embarcación. Tenía motor V6 de 191 CV de potencia y caja automática de cuatro marchas. Su estética de lancha, con madera de la industria naval en su tablero y una "cubierta" a modo de caja de pick-up, no alcanzaba hacer de este biplaza un anfibio.







HX1
EL FUTURO DEL LEÓN

Este larguísimo concept car fue una de las estrellas del Salón del Automóvil de Buenos Aires 2013. Llama la atención por sus proporciones (4,95 metros de largo y apenas 1,37 m de alto), pero también por la configuración de plazas. Si bien puede transportar a seis pasajeros, cuando viajan sólo cuatro, la fila que está de más no es la tercera, sino la del medio. La solución fue la posibilidad de correr los asientos de la segunda hilera hasta apilarse contra los respaldos de la primera. Gran comodidad para quienes disfruten de un auto con propulsión Hybrid4: híbrida enchufable que combina un motor HDI (diesel) de 2.2 litros de cilindrada con otro eléctrico.







Guardianes de la historia

Se reúnen periódicamente a compartir momentos en familia pero siempre con sus autos como testigos. Estos modelos son verdaderos testimonios de una rica historia de la marca en la Argentina.

El Club del Peugeot 504 fue creado en Buenos Aires para reunir a fanáticos del modelo y compartir su pasión por ese auto. Las actividades que organiza, siempre con bellos ejemplares muy bien conservados, son reuniones familiares. También suelen organizar actividades benéficas, como juntar tapitas de gaseosas que luego son donadas al Hospital de Niños o juntar otros elementos que puedan servirle a alguna escuela. Tiene subsedes en las provincias de Córdoba y Santa Cruz, y siempre el 504 es la excusa para las acciones sin fines de lucro. Los miembros del club fueron quienes nos facilitaron los autos para realizar las fotos, además de otros materiales que disponían. En los saludos particulares a Alejandro Grispo, Bocha, Ricki y Marcelo Pandelo agradecemos el apoyo de todos los miembros del club.



Instantánea del grupo en una de sus reuniones, donde el 504 es protagonista y atrae las miradas de todos quienes pasan por el lugar. Las consultas sobre cómo se mantienen semejantes joyas, al día.









www.clubpeugeot504.com

La calidad que no se discute

Con ese lema Peugeot empezó a dar forma a un prestigio de auto con prestaciones superiores y así distinguió a sus modelos de los de otras marcas.

Cuando nos referimos a Peugeot, estamos hablando de una marca que es percibida por el público como de alta calidad. Seguramente sus productos tuvieron mucho que ver con ello, pero ¿alguien se anima apostar que la frase "La calidad que no se discute" de sus avisos de hace unas décadas no tuvo nada que ver con tal perspectiva? Lo cierto es que al 504 se lo recuerda tanto por su buen andar como por las publicidades que los lectores encontraban a página entera en diarios y revistas de la época.





AGRADECIMIENTOS

› Peugeot Argentina (Pablo Sánchez Liste), Carlos Rivero Haedo, Club Amigos del Peugeot 504 (Bocha y Ricky), Alejandro Grispo, Marcelo Pandelo y Sergio Ciarloni. USINA DEL ARTE, Centro cultural multidisciplinario del Ministerio de Cultura porteño: Caffarena, Agustin R. 1 esquina Pedro De Mendoza, La Boca. www.usinadelarte.org / www.facebook.com/usinadelarte.bsas

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Editor General de Revistas y Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez
Edición
Tito Balestra y Juliana Stagnaro
Diseño de Arte y Diagramación
Florencia Boserup
Fotografía
ETP Producciones

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2013.
518 p. : il. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2522-0
1. Automóviles . I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Título
CDD 629.209 82
Fecha de catalogación: 24/07/2013

LOS AUTOS
QUE ENAMORARON
A LOS ARGENTINOS

Clarín

ELEGIDO "AUTO DEL AÑO" APENAS NACIÓ, VINO DESDE FRANCIA PARA ENCANDILAR. OCUPÓ UN LUGAR DESTACADO DURANTE TRES DÉCADAS Y SE CONVIRTIÓ EN EL COCHE QUE LLEGÓ A MÁS HOGARES ARGENTINOS.

